

Дуже важливо, щоб при будь-якому з обраних підходів кадрової політики підприємства була системною та мала за мету не використання персоналу, а роботу з персоналом для конкурентоспроможності підприємства після того, як мине криза та у підприємства буде потреба в кваліфікованих робітниках для подальшого розвитку. Тому сучасні умови потребують вираженої кадрової політики з метою формування ефективної організаційної системи.

### **Література**

1. Аширов Д. А. Организационное поведение: учебник / Д. А. Аширов. — М.: Велби, Проспект, 2006. — 360 с.
2. Дорофеев В. Д. Организационное поведение: учеб. пособие. / В.Д. Дорофеев, А. Н. Шмелева, Ю. Ю. Частухина. — Пенза: Изд-во ун-та, 2004. — 142 с.
3. Економіка України за січень–серпень 2013 року / Урядовий кур'єр. — 27 жовтня 2013 року.
4. Лапыгин Ю. Н., Эйдельман Я. Л. Мотивация экономической деятельности в условиях Российской реформы. — М.: «Наука», 1996. — С. 64—68.
5. Мучински П. Психология, профессия, карьера / П. Мучински. — 7-е изд. — СПб.: Питер, 2004. — 539 с.
6. Управление персоналом в условиях социальной рыночной экономики / под науч. ред. Р. Марра, Г. Шмидта. — М.: Изд-во МГУ, 1997. — 480 с.

**Яворская А. Ф.,**

*аспирант,*

*Одесская национальная морская академия*

## **ЗАДАЧИ ПЕРСПЕКТИВНОГО РАЗВИТИЯ СУДОХОДНОГО КОМПЛЕКСА УКРАИНЫ**

Процесс глобализации, как известно, становится ведущим фактором, с одной стороны — стимулирующим, а с другой стороны — ограничивающим параметры и характер участия отдельных стран в международном разделении труда.

При этом задачи экономического роста, как важнейшая закономерность повышения уровня эффективности национальной экономики, предопределяют необходимость концентрации внимания на экономичности и доступности использования ресурсов среди традиционного воспринимания их экономической ценности (наличие природных ископаемых, объем инвестиций и др.). Кроме

того, в современных условиях глобализации к одной из важнейших форм ресурсов следует отнести морскую транспортную индустрию.

Глобальный рынок морской торговли, как известно, на 80 % основывается на величине провозной способности транспортного флота. Поэтому состав ведущих морских держав (Великобритания, Германия, Япония) пополняются новыми морскими державами в частности Китаем и в определенной степени сюда относятся Турция и Россия. Последняя интенсивно восстанавливает потенциал провозной способности собственно транспортного флота. В этих условиях страны, с ограниченными возможностями флота которых находятся в субстандартном состоянии. Они обеспечивают использования иностранного тоннажа, а и одновременно снижают эффективность национального внешнеторгового оборота в связи с оттоком валютных ресурсов.

Как известно, объем мировой торговли в настоящие время составляет порядка 17 триллионов долларов при объеме перевозки более 8.5 млрд. тонн. Он обеспечивается дедевитом мирового флота в 1,6 млрд. тонн. Таким образом, в расчете на одну тонну дедевита приходится более 10 тысяч долларов, что может восприниматься в качестве одного из стандартов нормализации положения торгового флота любого государства [1]. В тоже время в Украине при объеме экспортных и импортных операций, достигающих 180 млрд. долларов, морским транспортом перевозится не более 8 млн. тонн. При этом общая величина грузопотока морских портов страны превышающих 160 млн. тонн. То есть основные транспортные операции основываются на иностранном тоннаже.

С учетом среднемировых показателей и теории нормализации экономического роста Украины как минимум должна иметь 3-4 млн. тонн дедевита [2]. Тогда как в наличии находятся 0.8 млн. тонн субстандартного флота, работающего в сегментах фрахтового рынка, которые не обеспечивают ни транспортную безопасность национальной экономики, ни эффективную финансовую деятельность судоходных компаний. Отсюда вытекают первоочередные задачи развития национальной морской подсистемы морехозяйственного комплекса Украины. Развитие его составляющей должно учитывать характер специализации экономики страны, а именно расширения экспорта зерновых и удержание позиции в сегменте черных металлов, железной руды, химических грузов и каменно-

го угля. Кроме того, выделяется проблема достижения конкурентной экономичности энергообеспечения внутренних потребностей страны [3].

Поэтому возможно перспективное развитие танкерного флота для реализации программы энергетической независимости и газозовозов, обеспечивающих работу проектированного газового терминала, строительство которого планируется в Аджалыкском лимане.

Таким образом, в основе перспективного развития судоходного потенциала лежат макроэкономические цели и предпринимательские задачи. Следовательно, необходим механизм управления сбалансированностью взаимодействия институциональных подразделений государства и предпринимательских структур. Главным становится экономико-правовая поддержка инициативы потенциальных инвесторов морского транспорта с использованием мирового опыта стимулирования развития национального морехозяйственного комплекса.

### **Литература**

1. Примачев Н. Т. Эффективность развития морской транспортной индустрии: монография. / Н. Т. Примачев, Н. Н. Примачева — Одесса: ОНМА, 2011. — 374 с.
2. Дамодаран Асват. Инвестиционная оценка. Инструменты и техника оценки активов / А. Дамодаран. — М.: Альпина Бизнес Букс, 2004. — 1342 с.
3. Забезпечення енергетичної безпеки України / Рада національної безпеки і оборони України, Нац. ін-т проблем міжнародної безпеки. — К.: НІПМБ, 2003. — 264 с.

**Кошелева О. С.,**

*аспирант,*

*Одесская национальная морская академия*

## **ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ БАЛКЕРНОГО ТОННАЖА**

Мировой опыт показывает, что на морском транспорте, как и в других сферах деятельности, существуют как рост, так и падение, которые зависят от экономической ситуации в мире или конкретной стране. Так кризис 2008-2009 гг. привел к критически низким значениям БФИ в связи с чем значительно спал спрос на рынке морского транспорта, что привело к кризису и в этой отрасли.